

Bezdroża neokolonializmu

12 października 2015

Kiedy przyznano Polsce prawa do organizacji Euro 2012, roztaczano w mediach wizję wielkiego skoku gospodarczego, jaki dzięki temu się dokona w Polsce. Tymczasem Euro okazało się jedynie mechanizmem pogłębiania skali neokolonizacji w Polsce. Dla polskiej branży budowlanej Euro było jak tajfun, który dokonał ogromnego pogromu w branży.

Jedynym segmentem budowlanki[1], który na Euro zrobił świetny interes byli krajowi producenci asfaltu, czyli głównie Orlen[2] i Lotos[3]. Czynniki decyzyjne chcą więc „naprawić” i to „zaniedbanie”. Oto Polskie Radio donosi: „GDDKiA: drogi z betonu, nie asfaltu”[4], zaś wiodący portal gospodarczy WNP.pl dodaje[5], że Polska dokonała odkrycia, iż drogi z cementu są lepsze i pomogą walczyć z globalnym ociepleniem.

CZY DROGI BETONOWE SĄ LEPSZE?

Autostrady betonowe w Polsce to pozostałość po inwestycjach III Rzeszy. Najbardziej znany był dudniący odcinek A4 na Dolnym Śląsku. Autostrady te przetrwały nawet osiemdziesiąt lat, tyle że nie da się porównać natężenia ruchu z ubiegłych dekad do obecnego. Obecnie nie ma już w Niemczech dróg „pohitlerowskich”[6]. Budowane w ostatnich dekadach drogi z betonu w Niemczech sypią się już po dwóch-trzech dekadach.[7]

W ostatnich latach na Autobahn nr 8 zużyty beton został zastąpiony asfaltem.[8]

Skoro Niemcy beton zastępują asfaltem, to dlaczego u nas ma być odwrotnie?

Oczywiście od czasów Hitlera technologia betonowych dróg poszła znacznie do przodu i stale się rozwija. Ale tak samo jest z asfaltem. Głównym kryterium powinno być doświadczenie w danej technologii, czyli know how. A tego w Polsce nie

posiadamy. Posiadamy natomiast wyższe know how w asfalcie. Zamiast więc rozwijać to co znamy, niwelując jego słabości, naraz zdecydowano, że będziemy uczyć się praktycznie od zera technologii budowy dróg betonowych.

Zapowiedzią tej siermięgi była historia wtopy z budową betonowego pasa dla nowego lotniska w Modlinie czy zmodernizowane w technologii betonowej fragmenty gierkówki, np. z Piotrkowa Trybunalskiego do Rawy Mazowieckiej. Prof. Dariusz Sybilski z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów tę ostatnią modernizację tak kwituje: „S8 do Katowic to jedna z najbardziej przykrych w czasie jazdy dróg szybkiego ruchu w Polsce. Jest ani cicha, ani wygodna. A to jest efektem braku doświadczenia polskich wykonawców”.

Jeśli więc wejdziemy mocniej w beton na drogach to opcje są dwie: tych, których nie wykończyło Euro, wykończą betonowe drogi[9] lub też z powodu braku doświadczenia tudzież sprzętu inwestycje te od razu zostaną zlecone Niemcom.

CZY DROGI BETONOWE SĄ TAŃSZE?

Uzasadniając wielki zwrot ku drogom betonowym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podniosła, że do 2022 pozwoli to zaoszczędzić 635 mln zł.

Całkowicie innego zdania jest Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych[10], które szacuje, że technologia asfaltowa pozwoliłaby zaoszczędzić w polskim budżecie co najmniej 710 mln złotych na etapie budowy oraz co najmniej 1 mld 241 mln złotych w zakresie kosztów budowy oraz eksploatacji drogi w okresie 30 lat.

DLACZEGO ZATEM BETON?

Prawdziwą przyczynę dla której naraz asfalt stał się passe a beton „nowoczesny” można zrozumieć jedynie w świetle tego, że prawdziwą władzę w Polsce sprawują międzynarodowe koncerny. Trzeba to widzieć w kontekście sławetnego medalu dla Biedronki

tudzież niezwyklej preferencji ekonomicznych dla międzynarodowych montowni w Polsce. Prawdziwa przyczyna tego nagłego zwrotu polega na tym, że:

- przemysł cementowy w Polsce został w ramach transformacji kompletnie podbity przez międzynarodowe koncerny, głównie niemieckie oraz francuskie;
- przemysł asfaltowy w Polsce nie tylko ocalał, nie tylko jest w 80% własnością państwa, ale na dodatek dzięki Euro i inwestycjom drogowym złapał wiatr w żagle.

Aktualna konfrontacja branży cementowej z asfaltową jest zjawiskiem unikalnym, gdyż jest to starcie dwóch diametralnie przeciwstawnych efektów transformacji. Branża cementowa w Polsce wyraża sobą esencję tego co było najgorsze w polskiej transformacji. Branża asfaltowa wyraża to z kolei, co było najlepsze.

CEMENT – APOGEUM UPADKU

Wśród dziedzin polskiej gospodarki nie ma bardziej żałosnego przykładu podboju gospodarczego aniżeli branża cementowa. Swego czasu za taką uważałem branżę piwną, która w 90% została podbita przez międzynarodowe koncerny, które w sposób barbarzyński zniszczyły polską konkurencję i obniżyły jakość piwa, by spijać miliardy z polskiego rynku. Tyle że w branży piwnej nie udało się całkowicie zniszczyć polskich przedsiębiorców i od kilku lat ujawnia się pozytywny trend wzrostu polskiego kapitału.

W przypadku cementu podbój był całkowity a upadek spektakularny. Miarą tego upadku jest fakt, że branża cementowa nie była dla Polski jedną z wielu, lecz wyjątkową. W okresie zaborów ziemie polskie były jej jednym z pionierów, w okresie II RP Polska była liderem technologicznym, zaś w okresie PRL – ilościowym.

Podobnie jak w przemyśle naftowym, Polska stała się

historycznym pionierem współczesnej branży cementowej. W roku 1857 powstała Cementownia Grodziec[11] (Zagłębie Dąbrowskie), która była piątą na świecie (pierwsza w Cesarstwie Rosyjskim!). Jej twórcą był hrabia Jan Ciechanowski – wysoki urzędnik Królestwa Polskiego (to był ten okres naszych dziejów, w którym urzędnicy w dużej mierze myśleli kategoriami społecznymi i patriotycznymi). W monografii Ertela[12] grodziecki cement opisywany był jako dorównujący angielskiemu, a nawet go przewyższający. Otrzymał także wiele medali i wyróżnień na wystawach światowych, między innymi na wystawie petersburskiej w 1860, londyńskiej w 1862 i moskiewskiej w 1865. Przed pierwszą wojną światową przemysł cementowy na ziemiach polskich był w światowej czołówce. W 1913 w zaborze rosyjskim istniało 11 cementowni, w austriackim – 4, zaś w pruskim – 1. Ich roczna produkcja wynosiła wówczas 665 tys. ton, co stawiało ziemię polską na 5. miejscu na świecie[13] – za USA, Niemcami, Anglią i Rosją.

W II RP nastąpił jego dalszy rozwój, choć pierwsza wojna światowa zaowocowała destrukcją tego przemysłu. Tym niemniej w 1937 Polska była 9. producentem cementu na świecie.

W 1930 w Zagłębiu Dąbrowskim wybudowano najnowocześniejszą cementownię w Europie – Saturn w Wojkowicach[14]. Przy tej okazji można porównać o ile bardziej patologiczna jest III RP. Saturna wybudowano bez zezwolenia. Inwestor – Towarzystwo Górniczo-Przemysłowe „Saturn” – przypomniało sobie o tym już po uruchomieniu produkcji i władza wojewódzka w Kielcach wydała pozwolenie post factum. Obecnie w tym samym kieleckim w miejscowości Podgórze wybudowano wodociąg. Niestety nie dopełniono formalności i wodociąg został rozebrany[15], pomimo, że powstał na zlecenie władz lokalnych! Oto jest absurdalizm obecnego państwa: taniej wyszło rozebranie wodociągu i ponowna budowa aniżeli legalizacja niedopatrzenia urzędniczego.

Produkowany w Wojkowicach portland-cement był znakomitej jakości, toteż eksportowany był na rynki zagraniczne, głównie

do Szwecji, Norwegii, Stanów Zjednoczonych i państw afrykańskich. Dla pracowników cementowni zbudowano kolonię domków jednorodzinnych (na 20 lat spłaty), a Towarzystwo „Saturn” dało bezpłatnie place pod budowę tych domów, wykonało wodociągi, doprowadziło prąd elektryczny oraz pokryło część oprocentowania kapitału.

PRL rozbudował Saturna. Podobnie jak cały przemysł cementowy. W 1978 produkowano 21,5 mln ton. Polska była wówczas 10. producentem świata. Jeszcze w 1981 w Argentynie chciano polskiego cementu ze względu na jego jakość.

W 1989 nastał w Polsce porządek okrągłostołowy i neokolonialny, zaprojektowany przez ludzi Sorosa, w którym władza gospodarcza była sukcesywnie przekazywana międzynarodowym koncernom, działającym w Polsce bardziej destruktywnie aniżeli władze zaborcze[16].

Całutka branża cementowa została rozdrapana przez międzynarodowe koncerny, głównie niemieckie. W 2000 sprzedano cementownię Wojkowice koncernowi Dyckerhoff, który od razu przystąpił do burzenia zakładu, niszcząc te wszystkie części wielkiego kompleksu, które mogłyby zostać wykorzystane do wznowienia produkcji. Tak to wygląda dziś:

Podobnie działali Francuzi, którzy kupili cementownię Wierzbica pod Radomiem, w miejscu gdzie mieści się jedno z największych polskich złóż margla. Choć w latach 90 przynosiła ona zyski, NFI postanowił ją sprzedać koncernowi Lafarge. Jej dyrektor, który próbował zablokować transakcję, Jacek Kuna, zginął w wypadku[17]. Kilkanaście dni po jego śmierci oddano cementownię dla Lafarge, który ją wyburzył.

III RP to jest forma wojny gospodarczej ze społeczeństwem polskim, której ono w większości nie ma świadomości, gdyż kanały informacyjne w Polsce są niemal całkowicie kontrolowane przez koncerny lub krajowych architektów tej wielkiej operacji. Efektów tej wojny doświadcza głównie społeczeństwo

pozametropolitarne, gdzie ulokowane było mnóstwo ważnych zakładów. Wielkomiejska elita została skorumpowana lub uśpiona (metropolia póki co nie odczuwa tego tak jak prowincja), dlatego też inicjatywy polityczne tej wielkomiejskiej elity – jeśli jest ona oderwana od ludu – są zazwyczaj albo formą dywersji gospodarczej albo idealistycznym marzycielstwem próbującym kopiować inicjatywy zachodnioeuropejskie – zupełnie w Polsce nieadekwatne.

Solidarność jest dziś winiona za transformacyjną grabież i destrukcję, ale jej wina polegała na tym, że pozwoliła się podejść „ekspertom” z zewnątrz zamiast w gospodarce kierować się zwykłym rozsądkiem i doświadczeniem zakładowych kadr.

Tadeusz Ryśnik w „Tygodniku Solidarność”[18] tak pisał o podboju polskiego cementu: „Prof. K. Poznański stwierdził, że nasze zakłady sprzedawano średnio za jedną piątą ich wartości. Kolejnym negatywnym czynnikiem – z punktu widzenia interesu narodowego – była ustawa wspierająca inwestycje zagraniczne. Przewidywała ona możliwość zwolnień podatkowych do kwoty zapłaconej za dane przedsiębiorstwo. W trakcie przeprowadzania prywatyzacji cementowni GóraŹdże minister Janusz Lewandowski odmówił jej sprzedaży podmiotowi polskiemu (w obecności autora tego artykułu), ponieważ oferował on cenę niższą niż podmiot zagraniczny. Na pozór wydawało się to słuszne. Ale następca Lewandowskiego dokonał zwolnienia podatkowego w wysokości kwoty zapłaconej przez inwestora zagranicznego. Podmiot polski takiego zwolnienia nie mógł otrzymać. Ostateczny rachunek ekonomiczny jest prosty – w praktyce dokonano darowizny naszego przedsiębiorstwa na rzecz inwestora zagranicznego. Każdy zdrowo myślący obywatel dopatrzy się w tym działaniu bezsensownego prehandlowania majątku narodowego.”

Dziś polski cement jest we władaniu kilku międzynarodowych koncernów: HeidelbergCement (22,7%), Lafarge (22,2%), CRH (17,2%), Cemex (14,5%), Polen Zement (9,4%), Dyckerhoff (8,8%), Miebach (5,2%). Polacy nie posiadają dziś ani jednej ze swoich cementowni! Znaczną część polskich cementowni

koncerny powygaszały, by nie robiły im konkurencji za granicą. Udział Polski w światowej produkcji cementu spadł z pierwszej do trzeciej dziesiątki.

Po przejęciu polskich cementowni koncerny zaczęły równolegle podnosić ceny cementu. Wzrost cen od 1999 r. do połowy lutego 2002 r. wyniósł prawie 60 procent! [19] Jeśli obecnie drogi zamiast z polskiego asfaltu będą budowane z niemieckiego czy francuskiego cementu znów jego ceny pójdą w górę, a w przeciwieństwie do asfaltu, cement to materiał kupowany także przez indywidualnych mieszkańców.

ASFALT – ZWIASTUN ODRODZENIA

Podobnie jak w cementowniach tak i tutaj Polska była światowym pionierem. Nie byliśmy w pierwszej piątce, lecz pierwsi. W styczniu 1852 r. książę Stanisław Jabłonowski herbu Stary Koń założył pierwszą na świecie kopalnię ropy naftowej w „Pustym lesie” w Siarach k. Gorlic. Dwa lata wcześniej założył Fabrykę Asfaltu w Kobylance. Początkowo ropę potrzebną do produkcji asfaltu pobierał z legendarnych studzien ropy, należących do Jana Szymonowicza w Sękowej. Kopalnia ropy powstała jako efekt rozwoju fabryki asfaltu.

Polscy producenci asfaltu wracają dziś do korzeni odrodzenia Polski.

Szacuje się, że w ostatnich latach aż 20% zysków Orlena i Lotosu [20] pochodziło z asfaltu. Po KGHMie Orlen wyrósł dzięki temu na drugą perłę polskiej gospodarki o znaczeniu międzynarodowym. W ostatnich latach Orlen dokonywał przejęć w całym naszym regionie, także i w Niemczech. W ostatnim czasie planuje dalsze akwizycje w Kanadzie [21] – w sektorze wydobywczym. W 2014 sfinalizował przejęcie kanadyjskiej firmy wydobywczej Birchill Exploration LP za łączną kwotę 707 mln zł. Kilka dni temu Orlen odkupił od DEA Deutsche Erdoel AG [22] prawa do koncesji poszukiwawczo-wydobywczych na terenie Karpat Zewnętrznych o powierzchni 2,2 tys. km². Jest to obszar, który

tworzy najstarszą w naszym kraju, małopolską prowincję naftową[23]. W rejonie tym narodził się polski przemysł naftowy. W ocenie Orlen Upstream rejestrowane na tym obszarze liczne objawy węglowodorów, jak również odkryte w przeszłości złoża ropy naftowej i gazu ziemnego stwarzają przesłanki do ponownej oceny potencjału naftowego tego regionu.

Orlen rozwija się w Niemczech, posiadając 555 stacji benzynowych marki Star. Od tego roku Orlen został partnerem firmy Tesla[24] – na stacjach Star pojawiają się najszybsze na świecie porty służące do ładowania elektrycznego maksymalnie do 4 samochodów. W Polsce Orlen posiada 1700 stacji, w Czechach – 300 marki Benzina, na Litwie – ponad 30 marki Orlen i Ventus.

Jest to kolejna polska firma, która udowadnia, że państwowe może być lepsze niż prywatne. Inaczej bowiem aniżeli inne koncerny prywatne w tej branży, Orlen wyróżnia nie tylko ekonomia, ale i etyka. W 2014 Orlen otrzymał pierwszą nagrodę za Poprawę Warunków Pracy[25] oraz został pierwszą firmą z Europy Środkowo-Wschodniej wyróżnioną tytułem The World's Most Ethical Company 2014[26]. Dwukrotnie też był uznawany przez brytyjski magazyn Euromoney za najlepiej zarządzaną firmę w Polsce[27].

NAMIESTNICY NEOKOLONII

W najbliższych latach na budowę dróg mają pójść wielkie miliardy. Jeśli aktualna władza GDDKiA forsuje niemiecki beton zamiast polskiego asfaltu (w ofercie Orlenu dostępne są także długowieczne asfalty wysokomodyfikowane z polimerem), to znaczy, że opanowana jest przez partię niemiecką. Należy dążyć nie do zamiany dróg asfaltowych na betonowe, lecz do zamiany władzy w ośrodkach decyzyjnych na taką, która wspiera polskie interesy, a nie interesy wielkich koncernów.

Gazeta Wyborcza przekazała, że w całym projekcie zwrotu ku betonowi idzie o „dywersyfikację”[28] wobec „monokultury

asfaltowej”. Pomylili niestety dywersyfikację z dywersją. Dywersyfikacja leży w Polsce i kwiczy jak nieukończony gazoport w Świnoujściu, który miał być skromnym jej początkiem. Dywersja natomiast kwitnie bujnie, podlewana gorliwie przez liczne w naszym kraju presstytutki.

Nawet gdyby eksploatacja drogi betonowej była tańsza niż asfaltowej (co w praktyce jest nader wątpliwe wobec braku doświadczenia w Polsce z takimi technologiami; a wiara w to, że międzynarodowe koncerny wybudują w Polsce długowieczne drogi to jak wiara w Latającego Potwora Spaghetti), to i tak całkowite koszty (włącznie z tzw. społecznymi[29]) są zdecydowanie na niekorzyść dróg betonowych, właśnie dlatego, że asfalt dostarczają świetne polskie firmy, zaś beton – zagraniczne koncerny. W 2014 neokolonialne władze tak zmieniły prawo zamówień publicznych, by stało się ono korzystne dla dróg betonowych. Proponuję ponowną nowelizację, która uwzględni naprawdę całkowite koszty – wówczas znów preferowany będzie polski asfalt.

Na obecnym etapie nie możemy snuć iluzorycznych planów wobec domniemanych profitów za 30 lat, bo do tego czasu z polskiej gospodarki nic już nie zostanie. Potrzeba wspierać w perspektywie dziesięcioletniej polskie przedsiębiorstwa, które są nadzieją na odbudowę suwerenności kraju, takie jak KGHM czy Orlen, z jednej strony, a PESA lub CD Projekt RED – z drugiej.

Autorstwo: Mariusz Agnosiewicz

Źródło: Racjonalista.pl

PRZYPISY

[1]

http://forsal.pl/artykuly/664208,producenci_asfaltu_jedna_z_nielicznych_branz_ktora_zarobila_na_drogowym_boomie.html

[2] <http://www.orklen-asfalt.pl/>

[3]

<http://www.nafta-polska.pl/przemysl-naftowy/produkcja-asfaltow>

[4]

<http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1442507,GDDKiA-drogi-z-betonu-nie-asfaltu>

[5] http://budownictwo.wnp.pl/drogi-betonowe-tansze-i-lepsze-dla-srodowiska-niz-asfaltowe,259091_1_0_0.html

[6] <http://www.thelocal.de/20130930/52167>

[7]

<http://www.bankier.pl/wiadomosc/300-km-niemieckich-autostrad-d-o-wymiany-3267554.html>

<http://wiadomosci.onet.pl/swiat/niemieckie-autostrady-pelne-sa-dziur/>

<http://www.niemcy-online.pl/wydarzenia/komentarze/niemiecka-autobahna-w-rozsypce-299>

[8]

<http://www.worldhighways.com/categories/earthmoving-excavation/features/germany-builds-its-first-major-ppi-autobahn-project/>

[9]

http://budownictwo.wnp.pl/oigd-drogi-betonowe-szkodliwe-dla-firm-i-gospodarki,255501_1_0_0.html

[10] [http://autostrady.elamed.pl/material\[26421\]](http://autostrady.elamed.pl/material[26421])

[11] http://pl.wikipedia.org/wiki/Cementownia_Grodziec

[12] <http://winntbg.bg.agh.edu.pl/skrypty2/0235>

[13] <http://www.polskicement.pl/Historia-46>

[14] <http://www.wojkowice.pl/index.php/dzieje-przemyslu>

[15] <http://kielce.tvp.pl/21123042/wodociag-jednak-nielegalny>

[16] Można to też ująć inaczej: nasi nowi zaborcy nauczyli się na doświadczeniach starych, którzy odebrali Polsce jedynie wolność polityczną, zaniedbując podbój gospodarki, dzięki czemu Polska przetrwała i odrodziła się.

[17]

<http://trybeus.prawynurt.pl/klub-dyletantow/jak-zniszczono-polskie-cementownienaprzykadzie-cementowni-wierzbica,1073.htm>

[18]

<http://www.tygodniksolidarnosc.com/pl/4142/drukuj-artykul.html>

[19] <http://www.bhp.org.pl/article577.html>

[20]

http://forsal.pl/artykuly/664208,producenci_asfaltu_jedna_z_nielicznych_branz_ktora_zarobila_na_drogowym_boomie.html

[21]

http://wyborcza.biz/Gieldy/1,132329,17802384,PKN_Orlen_rozwaza_akwizycje_w_segmentach_detalicznym.html

[22]

<http://infolupki.pgi.gov.pl/pl/aktualnosci/orlen-nabywa-polskie-koncesje-dea>

[23] http://pl.wikipedia.org/wiki/Gorlickie_Zagłębie_Naftowe

[24]

<http://motoryzacja.interia.pl/raporty/raport-rynek-paliw/paliwa/news-orlen-i-tesla-razem-oto-efekty-wspolpracy,nId,1848148>

[25]

http://www.ornlen.pl/PL/Odpowiedzialny_Biznes/Strony/Prestizowa-nagroda-dla-ORLENU-za-Poprawe-Warunkow-Pracy.aspx

[26]

<http://www.orklen.pl/PL/BiuroPrasowe/Strony/PKN-ORKLEN-pierwsza-firma-z-Europy->

[Srodkowo-Wschodniej-wyrozniona-tytulem-The-Worlds-Most-Ethical-Company-2014.aspx](#)

[27]

<http://www.defence24.pl/252912,orklen-ponownie-wybrany-najlepiej-zarządzana-firma-w-polsce>

[28]

<http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1442507,GDDKiA-drogi-z-betonu-nie-asfaltu>

[29]

http://www.lotos.pl/322/p,174,n,4346/grupa_kapitalowa/centrum_prasowe/aktualnosci

[/nawierzchnie_asfaltowe_to_lepszy_wybor_z_punktu_widzenia_kosztow_ekonomicznych_i_spoecznych](#)